

【指標－1】 道路渋滞による損失時間（最終アウトカム指標）

現在の値：	年間約38.1億人時間（全国；計算値） 年間約6.1億人時間（渋滞モニタリング区間；実測値）
中期的な目標：	平成19年度までに約1割削減。
平成15年度の目標：	渋滞モニタリング区間における渋滞損失を約2.5%削減し、 年間約5.9億人時間まで減少

①指標の現況値と数値目標

渋滞状況の測定値及び、5年に1度調査を行う道路交通センサスのデータを活用した計算値によると、現在、全国の都道府県道以上の道路において、年間38.1億人時間の渋滞損失が発生していると見込まれており、平成19年度までに、これを年間1割削減することを中期的な目標としている。

ただし、5年に1度の道路交通センサスのデータを用いた計算値であり、毎年の厳密な評価を行うには実際の測定データが必要である。今回、現状で毎年度実測を行っている区間を「渋滞モニタリング区間」とし、その区間において毎年度の目標値を設定することとする。渋滞モニタリング区間は、全国の都道府県道以上の道路に対する延長ベースで約2%、渋滞損失時間ベースで約16%を占め、そのほとんどが国が管理する幹線国道（直轄国道）である。都道府県が管理する道路については、データ取得が進んでおらず、評価を行うためのデータが十分に取れていない。

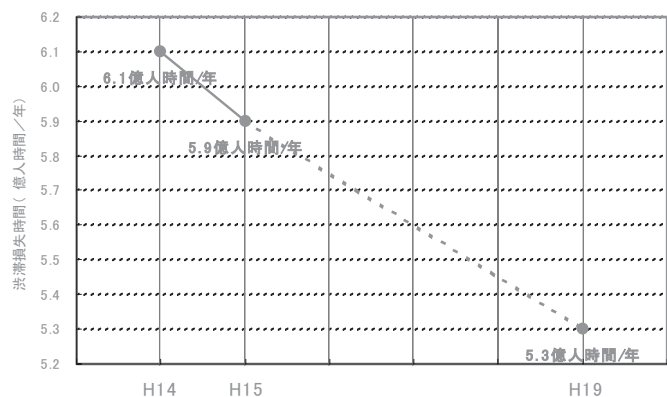
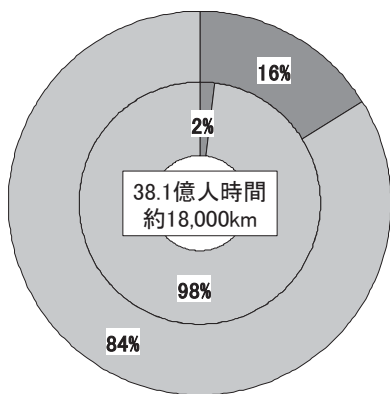


図1-1 渋滞モニタリング区間における道路渋滞による損失時間 現況値及び数値目標

毎年度の渋滞損失時間については、渋滞モニタリング区間における年間約6.1億人時間の渋滞損失を約2.5%削減し、年間約5.9億人時間まで減少させることを平成15年度の目標として、渋滞対策を推進する。（図1-1～図1-3）

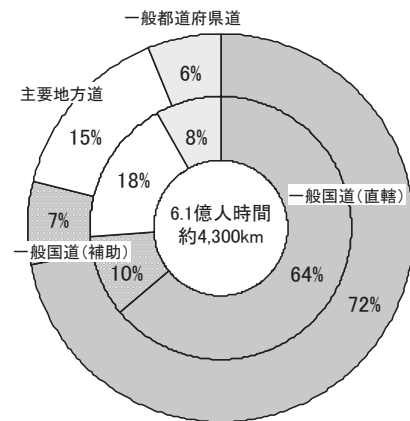
なお、「渋滞モニタリング区間」は、今後拡大していくこととする。



※外輪：損失時間ベース 内輪：延長ベース

■渋滞モニタリング区間 □その他区間

図1-2 全国値に対する渋滞モニタリング区間の割合



※外輪：損失時間ベース
※内輪：延長ベース

図1-3 渋滞モニタリング区間の内訳

②指標の定義、位置づけ、目標

【指標の定義・位置づけ】

「道路渋滞による損失時間」は、一般都道府県道以上の道路における渋滞がない場合の所要時間と実際の所要時間の差を表すものであり、道路交通における渋滞の緩和、解消の度合いを表すため、道路交通における渋滞による損失状況を数量的に表す指標として採用した。

【指標の示す目標】

道路交通における渋滞の発生は、物流コストの増大などを通じ、経済活動の妨げとなっている。また、本来幹線道路を走るべき大型車が、幹線道路の渋滞を迂回して生活道路に流入することが、生活道路における交通事故の増加、沿道環境の悪化などの発生原因ともなる。

加えて、渋滞により旅行速度が低下することで、自動車から排出するCO₂、NO_xをはじめとする大気汚染物質の自動車からの排出量が増大する。

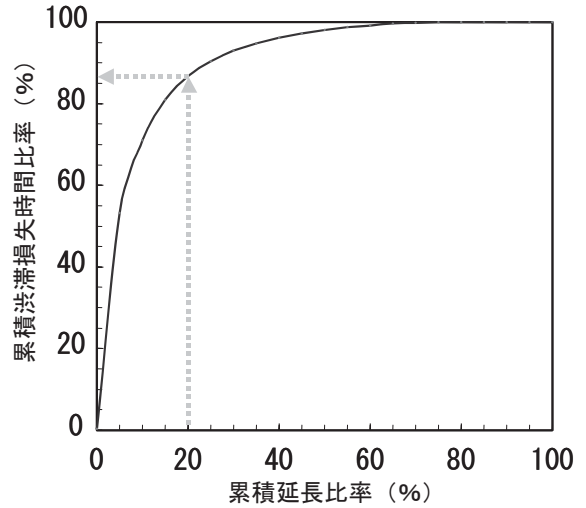
道路渋滞による損失時間の減少は、渋滞によって利用者が被っていたこれらの損失が少なくなったことを意味する。

③指標の示す現状と問題点

1)2 割の区間に 8 割を越す渋滞が集中

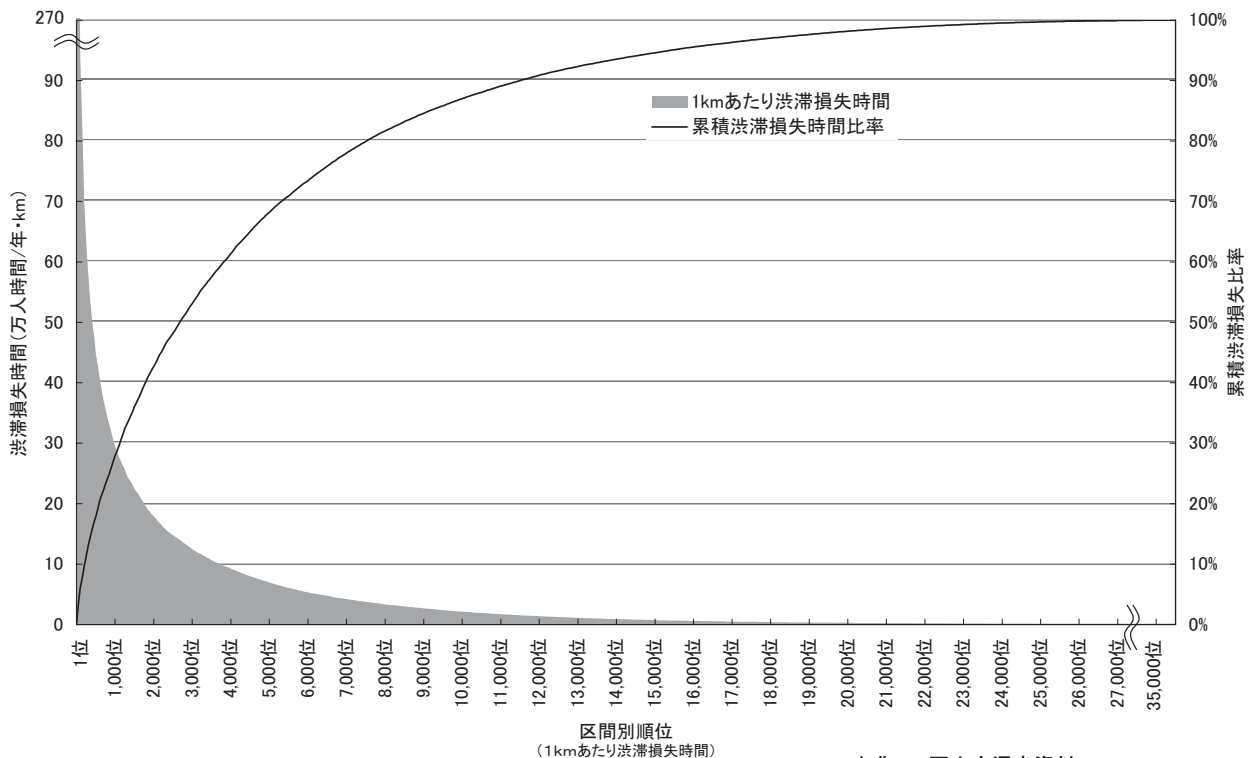
区間別の渋滞分布を分析すると、道路延長の比率で約2割の区間に8割を越す渋滞が集中していることがわかる。

これは、道路ネットワークの未整備による一部の道路への交通量の集中など、特定の区間に交通が集中しており、交通量の多い道路が交差する交差点や前後の区間に比べ局所的に交通容量の小さい、いわゆる「ボトルネック」の存在により、渋滞が慢性化している区間が存在することが原因であると考えられる。(図1-4、図1-5)



出典：国土交通省資料

図1-4 全国の渋滞損失別累積延長比率

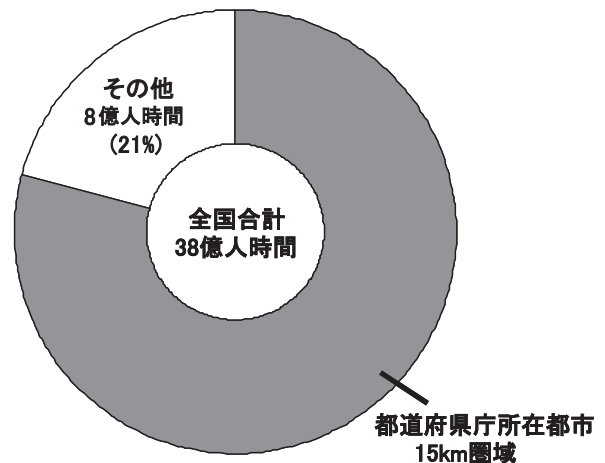


出典：国土交通省資料

図1-5 全国の一般都道府県道以上の道路における区間(約 35,000 区間)ごとの渋滞損失の順位

2) 都市部へ集中する渋滞

渋滞損失の分布の内訳をより詳細にみると、都道府県庁所在都市の15km圏内に、約8割の渋滞損失が集中していることがわかる。すなわち、道路渋滞は、三大都市圏や地方圏に限らず、全国の都市部の住民に対し、大きな影響を与えていることがわかる。(図1-6)



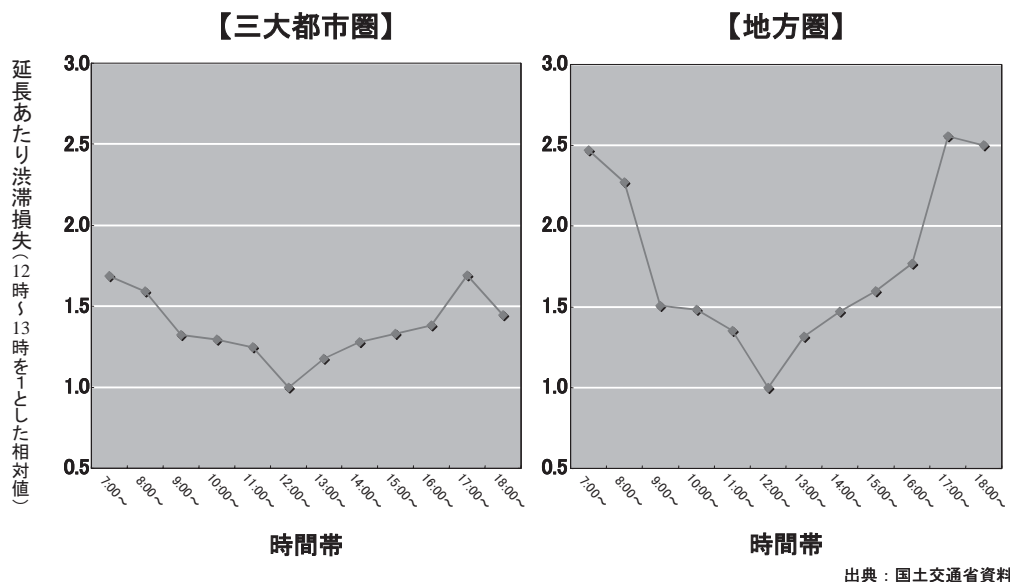
出典：国土交通省資料

図1-6 都道府県庁所在都市の15km圏域内の渋滞損失割合

3) 通勤時間帯に集中する地方圏の渋滞

これらの渋滞について、さらに時間帯別の発生状況を分析すると、地方都市において、朝夕の通勤時間帯に多くの渋滞が集中していることがわかる。これは、地方都市においては公共交通機関が不十分で、自動車交通への依存度が高いことが原因であると考えられる。

一方、三大都市圏においては時間帯による需要の変動は小さいが、これは通勤等における公共交通機関の利便性が高いことや、慢性的な混雑による需要の飽和が原因であると考えられる。(図1-7)



出典：国土交通省資料

図1-7 三大都市圏と地方圏の時間帯別渋滞分布の比較

4) 渋滞の発生状況

人口一人あたりの渋滞損失時間の都道府県別分布を比較すると、東京、大阪といった大都市圏よりも、むしろ岐阜、山梨など、大都市圏周辺の地域で激しい渋滞が発生していることがわかる。

一方、自動車保有台数あたりの渋滞損失時間の分布を見ると、三大都市圏が相対的に大きくなっており、自動車利用者にとっては、三大都市圏における渋滞が深刻であることがわかる。(図1-8、図1-9)

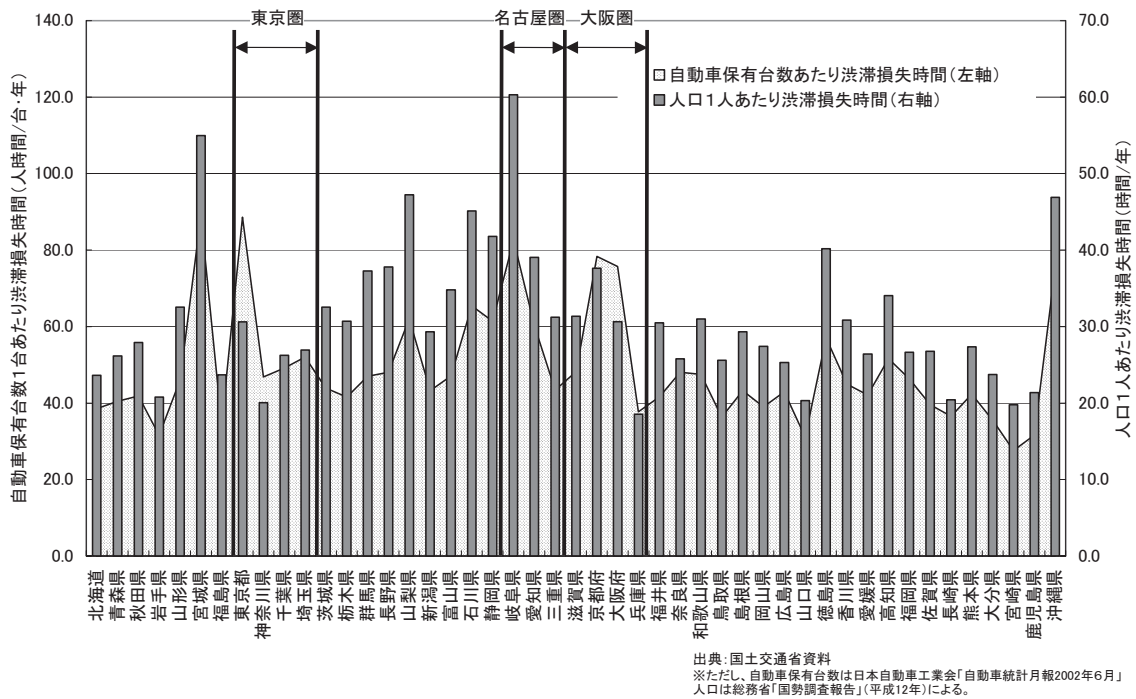
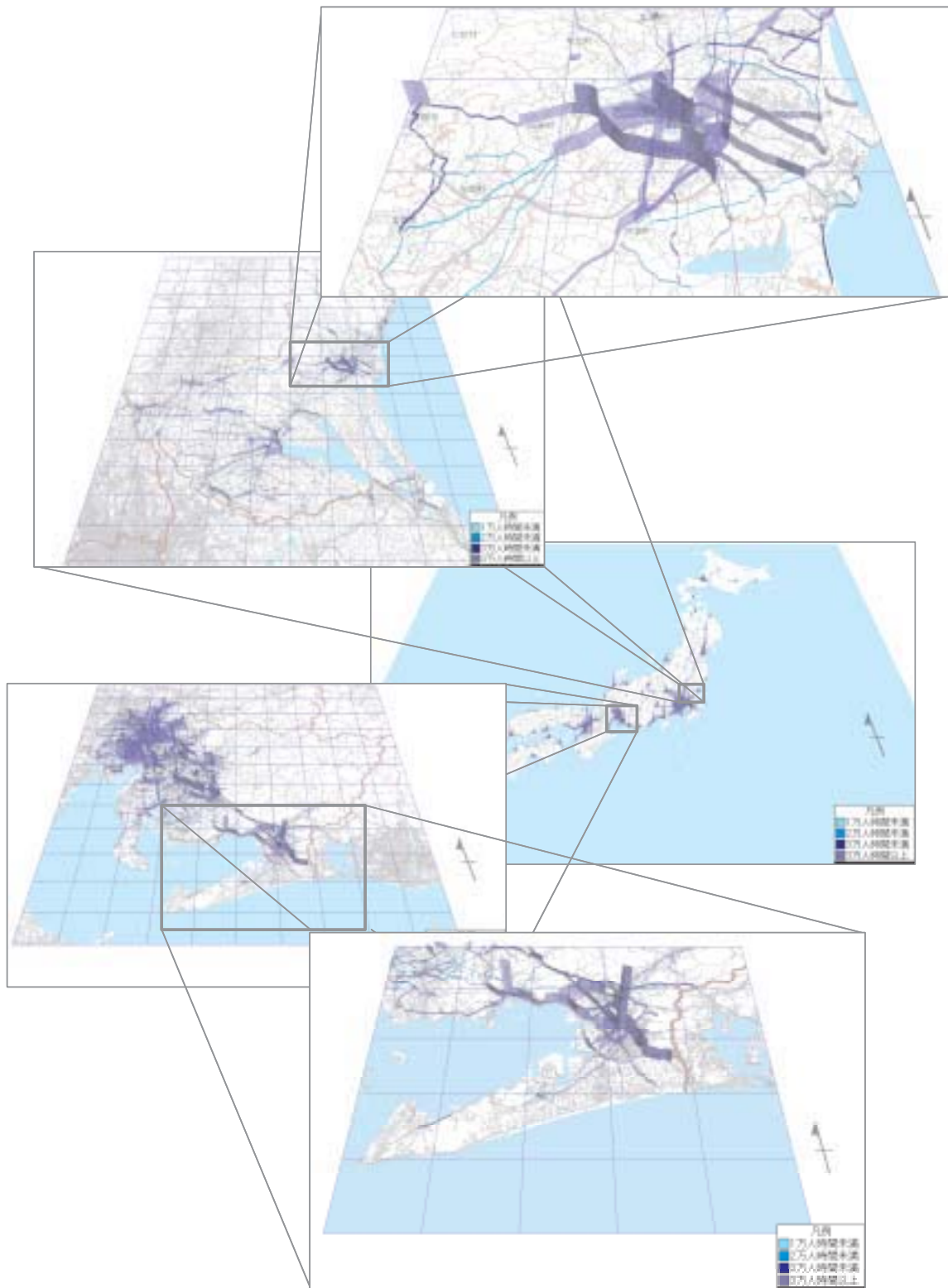


図1-8 人口1人あたり及び自動車保有台数あたりの道路渋滞による損失時間



出典: 国土交通省資料

図1-9 渋滞3Dマップ
(上から、水戸都市圏、茨城県、全国、愛知県、豊橋都市圏)

④課題と講じる施策

渋滞対策を効率的に実施していくため、道路渋滞による損失時間という指標を用いた渋滞の現状分析を生かし、効率的・効果的に渋滞損失時間を削減していくための施策を推進する。特に、渋滞は特定の区間、特定の時間帯に集中しており、渋滞損失時間が高い区間、時間帯を十分に把握し、それぞれ効果的な対策を進めていくことが重要である。

1)交通容量の拡大

渋滞の原因となっている渋滞損失が局所的に高い箇所におけるボトルネック解消のため、ボトルネックとなっている交差点や、いわゆる「あかずの踏切」等に対する対策を実施する。

また、首都圏など渋滞損失が面的に広がる渋滞に対する抜本的な対策として、都市圏の交通の流れを変え、車のスムーズな流れを目指す、バイパス・環状道路等の道路ネットワークの整備も促進する。

また、交差点の立体化やバイパスの整備といった大規模な工事を伴う対策のみではなく、違法路上駐車縮減のための施策や、渋滞の原因となる路上工事の縮減のための施策についても、重点的に実施する。（p42：「指標－3 路上工事時間」参照）

また、高速道路等の料金所における渋滞の解消に資する、ETC（ノンストップ自動料金支払いシステム）の普及促進策についても実施する。（p34：「指標－2 ETC利用率」参照）

【関連する施策・事業】	【関連する平成15年度の主な施策】
交差点の立体化・バイパス・環状道路等の整備	都市圏の環状道路の整備 交差点改良・バイパス整備 ローカルルールの導入（乗用車専用道路等）
連続立体交差事業等による踏切道対策	連続立体交差事業、踏切除却・改良事業
市街地における都市計画道路等の整備	民間都市開発との連携や密集市街地の解消に資する都市内の道路整備
ハード・ソフト一体となった駐車対策	違法路上駐車徹底排除、荷捌き駐車帯の整備に対する支援制度の創設 附置義務駐車場の共同設置制度の創設
面的集中工事と掘削規制の一体的実施等による路上工事の縮減	路上工事の実施日時管理の徹底 三大都市で面的集中工事と掘削規制の一体的実施
ETC技術を活用した多様なサービスの実現に向けた環境整備 ETCを活用した多様な料金施策等の普及促進策の実施	ETC路側機器の整備 ETCモニター・リース等支援制度の創設 ETC利用者への割引制度 ETC専用運用に関する社会実験

2)交通需要の抑制

より効果的、効率的な渋滞対策のためには、交通容量の拡大を図る一方、交通需要そのものの抑制や、道路渋滞による損失時間が高い特定の区間、時間帯への集中の排除を図ることも必要である。

このため、渋滞損失時間が高い時間帯におけるピークカットなどに有効である、道路利用者に、時間、経路、交通手段や自動車の利用法の変更を促し、交通混雑の緩和を図る交通需要マネジメント(TDM)施策や、複数の交通機関と連携し、都市への車の集中を緩和する総合的な交通施策であるマルチモーダル施策についても推進する。

さらに、既存ストックを有効活用し、渋滞損失時間を削減するため、高速自動車国道をはじめとする有料道路において、一般道路の渋滞緩和などを行うため、多様で弾力的な料金設定に向けた、料金にかかる社会実験を推進する。

【関連する施策・事業】	【関連する平成 15 年度の主な施策】
交通需要マネジメント施策	交通需要マネジメント推進調査 都市圏交通円滑化総合対策事業
都市鉄道の整備、新交通、モノレールなど公共交通の整備	都市モノレール・新交通システムの整備 路面電車の整備
自由通路・駅前広場の整備等交通結節点の改善	交通結節点改善事業
バスロケーションシステム等の整備	バスロケーションシステムの高度化支援
既存ストックの有効活用	有料道路の料金に係る社会実験

⑤指標のバックデータ

1)都道府県別総損失時間

区分	道路1kmあたり	人口あたり	走行台キロあたり	自動車保有台数あたり	
単位	千人時間/年・km	時間/年	人時間/千台キロ	人時間/台・年	
全国	20.3	30	6.9	52.1	
都道府県	北海道	7.3 (43)	23.6 (40)	4.6 (37)	38.5 (38)
	青森県	10.2 (35)	26.2 (34)	5.6 (22)	40.5 (35)
	秋田県	8.6 (38)	27.9 (26)	4.8 (32)	41.9 (32)
	岩手県	6.0 (47)	20.8 (42)	3.1 (47)	31.6 (45)
	山形県	11.1 (31)	32.5 (15)	5.2 (27)	46.1 (23)
	宮城県	36.2 (8)	55.0 (2)	11.4 (3)	89.0 (1)
	福島県	8.0 (40)	23.7 (39)	3.9 (42)	34.4 (43)
	東京都	136.7 (1)	30.6 (22)	14.0 (1)	88.6 (2)
	神奈川県	76.0 (3)	20.0 (45)	9.0 (8)	46.8 (21)
	千葉県	40.5 (7)	26.2 (33)	7.9 (11)	49.1 (14)
	埼玉県	53.5 (4)	26.9 (29)	8.3 (9)	52.0 (12)
	茨城県	21.3 (13)	32.5 (14)	5.5 (24)	43.9 (25)
	栃木県	16.3 (20)	30.7 (20)	4.9 (29)	41.6 (34)
	群馬県	21.3 (14)	37.3 (11)	6.5 (17)	47.0 (20)
	長野県	14.2 (24)	37.8 (9)	6.1 (19)	48.0 (16)
	山梨県	20.2 (16)	47.2 (3)	7.0 (13)	62.0 (8)
	新潟県	10.4 (34)	29.3 (25)	4.7 (33)	43.2 (27)
	富山県	14.3 (23)	34.8 (12)	5.8 (21)	47.1 (19)
	石川県	20.8 (15)	45.1 (5)	7.9 (12)	65.4 (7)
	静岡県	34.4 (9)	41.8 (6)	8.2 (10)	61.4 (9)
	岐阜県	26.6 (12)	60.3 (1)	9.5 (7)	82.6 (3)
	愛知県	49.2 (5)	39.0 (8)	9.5 (6)	60.2 (10)
	三重県	14.7 (22)	31.2 (17)	4.9 (30)	43.4 (26)
	滋賀県	16.6 (19)	31.3 (16)	4.7 (34)	48.2 (15)
	京都府	32.1 (10)	37.6 (10)	11.9 (2)	78.3 (4)
	大阪府	107.7 (2)	30.6 (21)	11.3 (4)	75.7 (5)
	兵庫県	16.9 (18)	18.6 (47)	4.6 (36)	37.7 (39)
	福井県	10.6 (33)	30.5 (23)	4.5 (38)	41.6 (33)
	奈良県	17.5 (17)	25.8 (35)	7.0 (14)	48.0 (17)
	和歌山県	11.3 (30)	31.0 (18)	6.4 (18)	47.5 (18)
	鳥取県	7.2 (44)	25.6 (36)	3.8 (43)	36.3 (41)
	島根県	6.4 (46)	29.3 (24)	4.5 (39)	43.2 (28)
	岡山県	11.0 (32)	27.4 (27)	4.6 (35)	39.0 (37)
	広島県	13.7 (25)	25.3 (37)	5.3 (25)	42.9 (29)
	山口県	7.6 (42)	20.3 (44)	3.2 (46)	31.1 (46)
	徳島県	13.4 (26)	40.2 (7)	6.8 (15)	57.1 (11)
	香川県	15.9 (21)	30.8 (19)	5.5 (23)	44.9 (24)
	愛媛県	9.6 (36)	26.4 (32)	5.2 (26)	42.1 (31)
	高知県	8.7 (37)	34.0 (13)	6.0 (20)	51.6 (13)
	福岡県	27.9 (11)	26.6 (31)	6.6 (16)	46.3 (22)
	佐賀県	12.2 (27)	26.8 (30)	4.0 (41)	39.6 (36)
	長崎県	11.8 (28)	20.4 (43)	4.9 (31)	36.5 (40)
	熊本県	11.6 (29)	27.4 (28)	5.2 (28)	42.3 (30)
	大分県	8.1 (39)	23.7 (38)	3.8 (44)	35.5 (42)
	宮崎県	7.2 (45)	19.8 (46)	3.6 (45)	27.6 (47)
	鹿児島県	7.8 (41)	21.4 (41)	4.4 (40)	31.6 (44)
	沖縄県	41.2 (6)	46.9 (4)	10.7 (5)	75.1 (6)

※単位未満四捨五入のため合計が合わないことがある。

※カッコ内は順位、網掛けは上位 10 位以内の都道府県を示す。

※渋滞損失時間及び自動車走行台キロは、「道路交通センサス」(平成 11 年度)及び国土交通省調査結果(旅行速度:平成 13 年度、走行台キロ:平成 14 年度)に基づく。双方とも一般都道府県道以上の集計値。

※道路延長は平成 11 年度末現在(一般都道府県道以上)の値。

※人口は、総務省「国勢調査報告」(平成 12 年)に基づく。

※自動車保有台数は、日本自動車工業会「自動車統計月報 2002 年 6 月」に基づく。

2) 総損失時間／都道府県別ベスト10・ワースト10

順位	道路1kmあたり		人口あたり		走行台キロあたり		自動車保有台数あたり	
	千人時間/年・km		時間/年		人時間/千台キロ		人時間/台・年	
1	岩手県	6.0	兵庫県	18.6	岩手県	3.1	宮崎県	27.6
2	島根県	6.4	宮崎県	19.8	山口県	3.2	山口県	31.1
3	宮崎県	7.2	神奈川県	20.0	宮崎県	3.6	岩手県	31.6
4	鳥取県	7.2	山口県	20.3	大分県	3.8	鹿児島県	31.6
5	北海道	7.3	長崎県	20.4	鳥取県	3.8	福島県	34.4
6	山口県	7.6	岩手県	20.8	福島県	3.9	大分県	35.5
7	鹿児島県	7.8	鹿児島県	21.4	佐賀県	4.0	鳥取県	36.3
8	福島県	8.0	北海道	23.6	鹿児島県	4.4	長崎県	36.5
9	大分県	8.1	福島県	23.7	島根県	4.5	兵庫県	37.7
10	秋田県	8.6	大分県	23.7	福井県	4.5	北海道	38.5
38	京都府	32.1	京都府	37.6	静岡県	8.2	愛知県	60.2
39	静岡県	34.4	長野県	37.8	埼玉県	8.3	静岡県	61.4
40	宮城県	36.2	愛知県	39.0	神奈川県	9.0	山梨県	62.0
41	千葉県	40.5	徳島県	40.2	岐阜県	9.5	石川県	65.4
42	沖縄県	41.2	静岡県	41.8	愛知県	9.5	沖縄県	75.1
43	愛知県	49.2	石川県	45.1	沖縄県	10.7	大阪府	75.7
44	埼玉県	53.5	沖縄県	46.9	大阪府	11.3	京都府	78.3
45	神奈川県	76.0	山梨県	47.2	宮城県	11.4	岐阜県	82.6
46	大阪府	107.7	宮城県	55.0	京都府	11.9	東京都	88.6
47	東京都	136.7	岐阜県	60.3	東京都	14.0	宮城県	89.0

※表記は単位未満四捨五入のため同値でも順位が異なることがある。

※渋滞損失時間及び自動車走行台キロは、「道路交通センサス」(平成 11 年度)及び国土交通省調査結果(旅行速度:平成 13 年度、走行台キロ:平成 14 年度)に基づく。双方とも一般都道府県道以上の集計値。

※道路延長は平成 11 年度末現在(一般都道府県道以上)の値。

※人口は、総務省「国勢調査報告」(平成 12 年)に基づく。

※自動車保有台数は、日本自動車工業会「自動車統計月報 2002 年 6 月」に基づく。

3) 都道府県毎の渋滞モニタリング区間における渋滞損失時間

区分	渋滞モニタリング区間 延長	都道府県道以上 総延長	渋滞モニタリング区間 渋滞損失時間	都道府県道以上 渋滞損失時間	
単位	km	km	万人時間/年	万人時間/年	
全国	4,400	188,033	61,008	380,796	
都 道 府 県	北海道	178.7 (7)	18,440 (1)	2,655 (7)	13,422 (8)
	青森県	130.2 (11)	3,775 (22)	1,836 (10)	3,862 (31)
	秋田県	90.5 (17)	3,858 (19)	1,151 (17)	3,318 (34)
	岩手県	60.7 (24)	4,911 (8)	694 (24)	2,941 (40)
	山形県	61.5 (23)	3,649 (23)	647 (27)	4,048 (28)
	宮城県	71.0 (20)	3,594 (24)	5,101 (2)	13,000 (10)
	福島県	215.4 (3)	6,304 (3)	1,478 (13)	5,040 (25)
	東京都	197.7 (5)	2,699 (34)	5,304 (1)	36,910 (1)
	神奈川県	15.6 (43)	2,240 (41)	469 (33)	17,018 (5)
	千葉県	16.0 (41)	3,836 (20)	294 (41)	15,543 (7)
	埼玉県	45.4 (28)	3,489 (27)	557 (31)	18,673 (4)
	茨城県	70.0 (21)	4,562 (14)	588 (29)	9,718 (14)
	栃木県	4.2 (47)	3,780 (21)	11 (47)	6,154 (20)
	群馬県	15.9 (42)	3,547 (26)	312 (40)	7,543 (16)
	長野県	9.6 (45)	5,886 (5)	138 (44)	8,373 (15)
	山梨県	67.8 (22)	2,081 (44)	482 (32)	4,194 (27)
	新潟県	123.2 (13)	6,973 (2)	1,375 (14)	7,258 (18)
	富山県	167.8 (8)	2,728 (33)	1,549 (12)	3,899 (30)
	石川県	73.5 (19)	2,558 (36)	2,534 (8)	5,328 (23)
	静岡県	40.4 (30)	4,578 (13)	1,824 (11)	15,737 (6)
	岐阜県	31.8 (35)	4,775 (12)	671 (25)	12,711 (11)
	愛知県	14.9 (44)	5,593 (6)	571 (30)	27,501 (2)
	三重県	42.7 (29)	3,956 (18)	1,053 (19)	5,796 (21)
	滋賀県	95.7 (15)	2,539 (37)	1,196 (16)	4,209 (26)
	京都府	141.5 (10)	3,101 (31)	4,048 (5)	9,945 (13)
	大阪府	126.2 (12)	2,503 (38)	5,022 (3)	26,969 (3)
	兵庫県	74.7 (18)	6,077 (4)	433 (35)	10,297 (12)
	福井県	51.0 (26)	2,386 (40)	422 (37)	2,527 (43)
	奈良県	202.0 (4)	2,124 (43)	2,087 (9)	3,720 (33)
	和歌山県	92.0 (16)	2,922 (32)	1,092 (18)	3,314 (35)
	鳥取県	24.6 (38)	2,169 (42)	40 (46)	1,571 (47)
	島根県	184.4 (6)	3,476 (28)	426 (36)	2,233 (46)
	岡山県	147.2 (9)	4,856 (10)	786 (22)	5,348 (22)
	広島県	819.2 (1)	5,335 (7)	4,456 (4)	7,286 (17)
	山口県	226.3 (2)	4,068 (17)	1,347 (15)	3,106 (38)
	徳島県	16.7 (40)	2,476 (39)	602 (28)	3,311 (36)
	香川県	24.1 (39)	1,982 (45)	450 (34)	3,155 (37)
	愛媛県	58.3 (25)	4,125 (16)	698 (23)	3,943 (29)
	高知県	30.7 (36)	3,181 (30)	656 (26)	2,771 (42)
	福岡県	48.8 (27)	4,783 (11)	941 (20)	13,363 (9)
	佐賀県	38.0 (33)	1,932 (46)	271 (42)	2,348 (44)
	長崎県	9.4 (46)	2,634 (35)	124 (45)	3,097 (39)
	熊本県	40.4 (30)	4,371 (15)	940 (21)	5,088 (24)
	大分県	25.1 (37)	3,576 (25)	164 (43)	2,898 (41)
	宮崎県	36.4 (34)	3,234 (29)	379 (38)	2,316 (45)
	鹿児島県	40.4 (30)	4,870 (9)	364 (39)	3,815 (32)
	沖縄県	102.3 (14)	1,502 (47)	2,770 (6)	6,182 (19)

※単位未満四捨五入のため合計が合わないことがある。

※カッコ内は順位、網掛けは上位 10 位以内の都道府県を示す。

※全国の渋滞損失時間及び自動車走行台キロは、「道路交通センサス」（平成 11 年度）及び国土交通省調査結果（平成 13 年度～平成 14 年度）に基づく。

※道路延長は H11 年度末現在（一般都道府県道以上）の値。

※渋滞モニタリング区間は平成 15 年 3 月末現在のもの。

4)都道府県毎の渋滞モニタリング区間の延長・渋滞損失時間割合

区分 単位	都道府県道以上の総延長に対する 渋滞モニタリング区間延長の割合	全渋滞損失時間に対する 渋滞モニタリング区間における 渋滞損失時間の割合	
全国	2.3%	16.0%	
都 道 府 県	北海道	1.0% (33)	19.8% (16)
	青森県	3.4% (11)	47.6% (4)
	秋田県	2.3% (17)	34.7% (10)
	岩手県	1.2% (26)	23.6% (15)
	山形県	1.7% (22)	16.0% (26)
	宮城県	2.0% (19)	39.2% (9)
	福島県	3.4% (12)	29.3% (12)
	東京都	7.3% (3)	14.4% (28)
	神奈川県	0.7% (39)	2.8% (42)
	千葉県	0.4% (43)	1.9% (45)
	埼玉県	1.3% (25)	3.0% (41)
	茨城県	1.5% (23)	6.0% (35)
	栃木県	0.1% (47)	0.2% (47)
	群馬県	0.4% (42)	4.1% (39)
	長野県	0.2% (46)	1.6% (46)
	山梨県	3.3% (13)	11.5% (32)
	新潟県	1.8% (21)	18.9% (18)
	富山県	6.2% (5)	39.7% (8)
	石川県	2.9% (16)	47.6% (3)
	静岡県	0.9% (36)	11.6% (30)
	岐阜県	0.7% (41)	5.3% (37)
	愛知県	0.3% (45)	2.1% (44)
	三重県	1.1% (31)	18.2% (21)
	滋賀県	3.8% (10)	28.4% (13)
	京都府	4.6% (9)	40.7% (7)
	大阪府	5.0% (8)	18.6% (19)
	兵庫県	1.2% (27)	4.2% (38)
	福井県	2.1% (18)	16.7% (24)
	奈良県	9.5% (2)	56.1% (2)
	和歌山県	3.1% (14)	32.9% (11)
	鳥取県	1.1% (29)	2.5% (43)
	島根県	5.3% (7)	19.1% (17)
	岡山県	3.0% (15)	14.7% (27)
	広島県	15.4% (1)	61.2% (1)
	山口県	5.6% (6)	43.4% (6)
	徳島県	0.7% (40)	18.2% (22)
	香川県	1.2% (28)	14.3% (29)
	愛媛県	1.4% (24)	17.7% (23)
	高知県	1.0% (34)	23.7% (14)
	福岡県	1.0% (32)	7.0% (34)
	佐賀県	2.0% (20)	11.5% (31)
	長崎県	0.4% (44)	4.0% (40)
	熊本県	0.9% (35)	18.5% (20)
	大分県	0.7% (38)	5.7% (36)
	宮崎県	1.1% (30)	16.4% (25)
	鹿児島県	0.8% (37)	9.6% (33)
	沖縄県	6.8% (4)	44.8% (5)

※カッコ内は順位、網掛けは上位 10 位以内の都道府県を示す。

※全国の渋滞損失時間及び自動車走行台キロは、「道路交通センサス」(平成 11 年度)及び国土交通省調査結果(平成 13 年度～平成 14 年度)に基づく。

※道路延長は H11 年度末現在(一般都道府県道以上)の値。

※渋滞モニタリング区間は平成 15 年 3 月末現在のもの。